Afacerea Fokker

Liviu Țăranu

În mai 1970, Nicolae Ceaușescu, în ședința de lucru a Consiliului Apărării al RSR, a hotărât ca în România să se construiască un avion de tip scurt-curier capabil să asigure traficul de pasageri, intern și extern, pe distanțe scurte.

Pe baza acestor indicații s-a intrat în contact și s-au obținut mai multe oferte pentru realizarea în comun a unui asemenea avion: Firma „BAC” din Anglia pentru un avion ce urma să fie proiectat și dezvoltat la cererea părții române, firma „Hawker Siddley” din Anglia, pentru avionul HS 748, fabricat deja în varianta militară, cu condiția obținerii aprobării guvernului englez, firma „SNIAS” din Franța, pentru avionul Nord-262-Fragatte care nu răspundea însă cerințelor românești și, în fine, de la firma vest-germană V.F.W. Fokker pentru avionul F. 98, fabricat în Olanda și apoi pentru avionul VFW 614, ambele fiind prezentate la București în septembrie 1972 și respectiv în mai 1973[1].

Pe motiv că avionul VFW 614 ar fi mai silențios, singurul din clasa avioanelor scurt-curier cu motor turbo-reactor și posibilități de transformare în varianta cargou, pentru nevoile armatei, în anul 1973 au început tratativele cu firma VFW-Fokker din RF Germania pentru cooperarea în fabricația avionului VFW-614[2]. Prin acordul încheiat la 29 iunie 1973 între Grupul aeronautic București și firma VFW-Fokker, cele două părți au convenit să coopereze la fabricația și vânzarea avionului VFW-614 prin constituirea unei societăți mixte pentru producție și desfacere, cu sediul în România. Tratativele au fost greoaie de ambele părți manifestându-se neîncredere, numeroase reveniri, tergiversări etc.

În consecință, abia la 2 iulie 1977, au fost semnate la București documentele de constituire a societății mixte-româno-vest-germane, având ca obiectiv principal fabricația unei serii de 100 avioane VFW-614, din care 50 urmau să fie comercializate pe terțe piețe[3].

---

[1] A.C.N.S.A.S., fond Documentar, dosar nr. 3447, vol. 35, f. 110.

[2] Ibidem.

[3] Ibidem, vol. 42, f. 399.

Datorită prețului ridicat al avionului fabricat în RFG (din datele cunoscute de autoritățile române, guvernul vest-german subvenționa cu 1,3 milioane de mărci fiecare avion), precum şi datorită dificultăților financiare ale firmei, producția avionului a fost oprită în luna decembrie 1977 şi, în consecință, firma nu a mai fost în măsură să asigure condițiile de intrare în vigoare a societății mixte. La numai două zile după luarea acestei hotărâri Constantin Stanciu din partea MCECEI şi Schäffler H. din partea VFW Fokker au semnat protocolul „Asupra rezultatelor tratativelor din 22-23 decembrie 1977 între reprezentanții guvernului român şi ai firmei VFW Fokker privind cooperarea în cadrul programului V.F.W. 614”. În acest protocol printre altele se menționează că partenerii societății mixte „Romavia” au hotărât elaborarea unui concept în care să fie definite mijloacele şi căile pentru a asigura intrarea în vigoare a cooperării, ținând cont de condițiile modificate prin hotărârea luată de guvernul federal şi de acordul acestuia să se examineze continuarea programului prin prezentarea unor premize comerciale corespunzătoare.

La elaborarea conceptului au participat Constantin Stanciu şi Mihai Pacepa, iar discuțiile cu partenerul vest-german au avut loc în 12 ianuarie 1978 la Bucureşti. Cu această ocazie s-au luat în discuție două variante şi anume: desfăşurarea fabricației avionului concomitent la Bremen şi în România, desfăşurarea fabricației pe o singură linie în România. Firma vest-germană a pus o serie de condiții dezavantajoase părții române, o parte din ele chiar acceptate de către Mihai Pacepa: garanții pentru acoperirea costurilor de producție la firma VFW Fokker ce nu puteau fi acoperite prin vânzări, cumpărarea de către TAROM a unui număr de avioane etc.). Ulterior, s-a renunțat la prima variantă şi discuțiile s-au axat pe varianta transferării în totalitate a programului VFW 614 în România, prin cumpărarea pieselor şi subansamblelor rămase, pe bază de contract cu fiecare firmă participantă la construcția avionului. Acestea nu îşi asumau însă rolul de furnizor unic şi nici nu acordau garanții asupra calității bunurilor transferate părții române, rămânând ca aceasta din urmă să-şi asume riscul întregii afaceri.

Specialiştii români consultați ulterior defectării lui Mihai Pacepa au susținut că şi chiar dacă s-ar fi achiziționat aceste piese şi întreaga documentație la un preț convenabil, fără sprijinul şi garanția proiectanților germani sau al firmelor producătoare nu se putea construi avionul la termen şi nici obține certificarea de zbor. De altfel, era cunoscut de către partea română că toate cele 16 avioane construite de

VFW Fokker, model 614, aveau unele neajunsuri tehnice pe care firma vest-germană nu reuşise să le înlăture în totalitate, datorită seriei mici de producţie.

Guvernul federal, sub conducerea cancelarului H. Schmidt, a fost de acord cu reluarea fabricaţiei avionului în RFG, numai în cazul în care firma germană VFW-Fokker va prezenta condiţii comerciale corespunzătoare şi nu va prelua riscuri suplimentare, deoarece şi firma suporta o parte din pierderile rezultate prin stoparea programului avionului VFW-614.

Prin protocolul încheiat cu partea germană la 23 decembrie 1977, s-a stabilit un program de elaborare a unui concept privind continuarea cooperării în fabricaţia acestui avion care să ţină seama, în afara necesităţilor de producţie pentru România, şi de dorinţele exprimate de firma Federal Express din SUA pentru cumpărarea unor avioane de tipul VFW-614 modificate.

Ulterior elaborării conceptului, firma germană a informat partea română că Federal Express SUA nu mai doreşte respectivele avioane şi, ca urmare, în luna mai 1978 s-a discutat posibilitatea preluării întregului program pentru a se fabrica avionul VFW-614 exclusiv în România.

Tratativele pentru transferul producţiei avionului în România au fost condiţionate de către firma Fokker de negocieri directe între partea română şi fiecare dintre furnizorii de componente pentru acest gen de avion: cu firma Fokker-Bremen pentru fuselaj, echipare şi montaj general, cu firma Fokker-Amsterdam pentru aripa avionului, cu firma Messerschmitt-Bolkow-Blohm-Hamburg pentru fuselajul posterior al avionului, cu firmele Fairey şi Sabca-Belgia pentru spoilere, eleroane şi flapsuri, cu firma Rolls-Royce pentru motorul M-45 H ce echipa acest avion. Erau în total peste 85 de furnizori principali de echipamente care participau la construcţia avionului şi cu fiecare partea română trebuia să negocieze achiziţia documentaţiei şi a componentelor.

La finele anului 1978 nu mai exista nici un presupus beneficiar extern pentru acest tip de avion, deşi iniţial existaseră câteva cereri concrete în acest sens. Atât firma americană „Federal Express” cât şi Ministerul Apărării Naţionale de la Bucureşti solicitau o variantă modificată a avionului ceea ce presupunea lungirea acestuia cu doi metri şi construirea unui model cargou. În final chiar şi M.Ap.N. a transmis că nu are nevoie de acest tip de avion.

Totuşi negocierile au fost continuate de către generalul Mihai Pacepa, Constantin Stanciu şi Vasile Pungan, în condițiile nefavorabile amintite, în cadrul acestora un rol important avându-l cetățeanul vest-german de origine română Rolf Spitra, om de afaceri şi, se pare, agent de influență al DGIE, în spațiul german[4].

În luna mai 1978, cu avizul direct al lui Mihai Pacepa, o delegație de cinci specialişti de la VFW Fokker, în care intra şi Rolf Spitra a vizitat toate obiectivele industriei aeronautice româneşti spre „a se convinge” de potențialul tehnic al părții române de a prelua fabricația avionului VFW 614.

Ulterior, în toamna anului 1978, pe baza indicațiilor lui Nicolae Ceauşescu, o delegație formată din reprezentanți ai MCECEI şi Grupul Aeronautic Bucureşti (GAB), a plecat în RFG, la Bremen, pentru continuarea discuțiilor cu VFW Fokker.

Potrivit mandatului, delegația română trebuia să obțină cumpărarea bunurilor şi documentației necesare pentru realizarea avionului VFW 614 în România şi la jumătate din prețul care se stabilise în documentele de înființare a societății mixte. Plata urma să se facă numai după inventarierea şi recepția bunurilor. Avioanele ce ar fi urmat să fie cumpărate de TAROM, trebuiau să fie certificate şi bune de zbor, iar plata ultimelor rate din contractul de 500.000 DM trebuia să se facă doar după inventarierea bunurilor şi a documentației.

Conducerea VFW Fokker a refuzat însă, invocând condițiile contractuale convenite, să acorde vreo garanție bunurilor cedate părții române, nerăspunzând nici de calitatea acestora. De asemenea, firma nu garanta că în custodia sa mai erau toate documentațiile şi componentele cuprinse în listele întocmite la sistarea programului 614. Firma condiționa continuarea discuțiilor pe marginea proiectului de contract, de plata imediată a celei de a treia rate de 100 mii DM din contractul de 500 mii DM.

---

[4] IM Pacepa l-a prezentat demnitarilor de la Bucureşti pe Rolf Spitra drept persoana cea mai influentă prin care statul român putea obține proiectul şi tehnologia de fabricație a avionului „VFW 614”. Ulterior, DGIE a stabilit că acesta era un vechi agent al serviciilor de informații şi contrainformații vest-germane, proprietarul unei mici firme de construcții şi a unei agenții imobiliare în RFG, iar în tranzacția „Fokker” IM Pacepa fiind cel care l-a introdus, cu toată opoziția reprezentanților firmei VFW „Fokker”. Relațiile de prietenie între cei doi au devenit de notorietate după 1974, Rolf Spitra fiind cel care îl aştepta la aeroport pe IM Pacepa când acesta sosea în RFG, îi punea la dispoziție avioane ale firmei „Fokker” sau îi procura diferite bunuri de mare valoare. În schimb, Rolf Spitra când venea în România era condus la diverse întreprinderi de comerț exterior sau i se suportau cheltuielile pentru petrecerea unor concedii pe litoralul românesc. Semnificativ este că după defectarea lui IM Pacepa lui Rolf Spitra i s-au interzis de către statul german deplasările în România.

Finalizarea contractului trebuind să aibă loc până la finele lunii octombrie a anului 1978. Pentru a amâna sau a evita plata celei de a treia rate, partea română a cerut conducerii firmei VFW Fokker, rediscutarea unor articole din contract negociate la finele lunii august 1978 şi asupra cărora reprezentanţii vest-germani au revenit atunci când, între 9-17 octombrie acelaşi an, o delegaţie română a participat la tratative în RFG. Aceasta a creat iritare la nivelul conducerii VFW Fokker, al cărei director Schäffler a transmis un telex generalului V. Bucur, responsabilul român pentru industria aeronautică desemnat la negocieri, în care pe lângă „uimirea" părţii vest-germane la adresa faptului că „la Bucureşti nu s-au acceptat niciodată principiile" prezentate de către firma germană, se anunţa că din punctul de vedere al acesteia tratativele puteau fi considerate ca eşuate[5].

În aceeaşi zi, 26 octombrie 1978, conducerea firmei Rolls-Royce, producătorul motorului pentru avionul dorit de români, anunţa printr-o scrisoare autorităţile de la Bucureşti, că nu va relua producţia motorului pentru VFW 614. Analizând „posibilitatea cumpărării de către România de la Rolls-Royce a documentaţiei, SDV-urilor, echipamentelor şi know-how-ului pentru a permite preluarea fabricaţiei motorului [...] dificultăţile ar fi greu de depăşit" din cauza condiţiilor improprii din industria românească. În ce priveşte consultanţa în construcţia motorului, firma britanică nu avea posibilitatea să o asigure, VFW 614 fiind un model ieşit din fabricaţie.

Era dat, în sfârşit, un răspuns direct tentativei conducerii de la Bucureşti de a procura tehnologie de vârf în domeniul aviatic. Acesta putea fi descifrat încă din timpul tratativelor purtate de reprezentanţii români în RFG, când reprezentanţii firmei germane au declarat că interesul lor este numai să vândă şi nu să ajute partea română în continuarea fabricaţiei acestui avion. În timpul discuţiilor reprezentanţii vest-germani au lăsat să se vadă lipsa lor de interes pentru vânzarea programului către partea română, făcând referiri la „valorificarea programului pe altă cale" cât şi la faptul că toate cheltuielile lor pentru acest program erau preluate de guvernul RFG. Unul din principiile susţinute de partea germană era că se vinde totul: materialele şi echipamentele necesare construcţiei urmau să se livreze în starea existentă atunci indiferent dacă mai erau sau nu în garanţie sau dacă aveau defecte. Nu era livrat nici un motor (de aici suspiciunea că partea germană se temea de un furt de tehnologie),

[5] Idem, vol. 35, f. 89.

VFW fiind obligată să restituie firmei Rolls-Royce orice motor produs de aceasta. Mijloacele de producţie erau reţinute de firma germană pentru propriile nevoi, iar componentele şi piesele primare erau livrate selectiv. În ce priveşte documentaţia, firma germană se angaja să livreze numai o copie, nefiind de acord cu predarea originalelor şi nici a microfilmelor. Nici avioanele deja existente în diverse stadii de asamblare nu puteau fi livrate din varii motive, ci doar avioanele noi finalizate. Avioanele, din momentul care se aflau pe teritoriul României îşi pierdeau certificatul de navigabilitate LBA (ceea ce le restrângea dreptul de zbor). În plus, dreptul exclusiv de a fabrica avionul de către partea română era pe timp doar de 3 ani (reprezentanţii români ceruseră minim 10 ani). Toate acestea arătau, dacă mai era necesar, că firma VFW Fokker, şi prin aceasta statul vest-german, nu dorea să vândă programul 614 unei ţări socialiste, dar că, din raţiuni politice care ţineau de buna legătura cu regimul de la Bucureşti, era tergiversat un răspuns negativ în acest sens.

În plus, în septembrie 1978, guvernul de la Bucureşti reuşeşte să încheie un contract cu firma engleză BAC pentru construirea unui avion similar celui solicitat părţii vest-germane. Ca urmare, ambele părţi au devenit neinteresate de proiectul VFW Fokker.

Publicat în „Magazin Istoric”, anul XLI, nr. 10 (487)/octombrie 2007, p. 49-52.